

## PLAN WALLONIE CYCLABLE - SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR LA WALLONIE ET RESEAU WALLONIE CYCLABLE

Lors de sa séance du 19 avril 2007, le Gouvernement wallon a décidé d'élaborer un Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie et chargeait l'administration de lui fournir un plan d'investissements prioritaires. La Déclaration de politique régionale 2009-2014 a confirmé ce projet et prévu la réalisation des chaînons manquants qui auront été identifiés.

Le Plan Wallonie Cyclable, adopté le 1<sup>er</sup> décembre 2010 a inscrit cet outil dans la Stratégie cyclable régionale.

L'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable régional et le développement d'un Réseau Wallonie cyclable, le réseau physique qui en découle, visent plusieurs objectifs :

- développer progressivement un réseau cyclable de grande qualité couvrant l'ensemble du territoire de la Région ;
- crédibiliser le vélo comme moyen de transport doté d'un vrai statut ;
- garantir une action coordonnée et cohérente de développement des infrastructures cyclables assurant la liaison entre pôles, que ces liaisons fassent usage de voiries régionales ou de voiries locales ;
- identifier les pôles d'attractivité offrant aux différentes catégories de cyclistes des ressources indispensables telles que les gares, l'Horeca, des commerces divers, les réparateurs de vélos, etc.
- déterminer les itinéraires structurants reliant ces pôles ;
- fixer des priorités dans les investissements ;
- harmoniser la signalisation ;
- entamer une véritable politique de promotion.

Au fur et à mesure de leur aménagement, les tronçons du Schéma directeur qui offriront de bout en bout le niveau de qualité requis (sécurité, praticabilité, confort, pente, attrait paysager) seront intégrés au Réseau Wallonie Cyclable. Ils feront l'objet d'une signalisation directionnelle ad hoc et seront repris dans une cartographie accessible à tout public.

Des initiatives telles que les itinéraires cyclables à longue distance, des réseaux de « points-nœuds » numérotés ou des boucles locales, devront se greffer sur, voire compléter, ce maillage d'une manière logique et cohérente.

### **Le projet de Schéma Directeur Cyclable**

Le Schéma Directeur Cyclable consiste en un maillage de la Wallonie par des itinéraires cyclables de qualité reliant des pôles sélectionnés comme suit :

- des pôles de rang 1, 2 ou 3 selon la hiérarchie des communes de Belgique de Van Hecke et Mérenne ("Van Hecke, E., 1998. Actualisation de la hiérarchie urbaine en Belgique. *Bulletin du Crédit Communal*, 3, p. 45-76.");
- si besoin, des pôles de rang inférieur afin de ramener les distances entre pôles aux valeurs de 20 à 35 km. Ces pôles constituent des pôles d'appui touristique, en milieu rural ou transfrontalier, tels que prévus dans le SDER ;
- des pôles dans les régions ou pays voisins afin de connecter le Réseau Wallonie Cyclable aux pôles extérieurs intéressants pour l'usager et aux réseaux voisins hors de Wallonie.

On trouvera ci-dessous la carte qui constitue le projet de Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie.

## L'étude du Schéma Directeur Cyclable

En se référant à ce projet de Schéma Directeur Cyclable, il convenait de passer des liaisons de principe à des itinéraires physiques qui formeront le Réseau Wallonie Cyclable.

Cette étape a consisté en une comparaison entre la vision « papier » du maillage à mettre en place avec la réalité de terrain : quels éléments de liaison existent déjà ou sont raisonnablement possibles à mettre en place, quels obstacles physiques doivent être pris en compte, etc.

La définition du schéma directeur cyclable se base, entre autres, sur les tronçons RAVeL et Pré-RAVeL existants, sur les itinéraires balisés par l'asbl Rando-Vélo, sur les pistes cyclables identifiées dans les Schémas directeurs cyclables des Directions territoriales des Routes de la DGO1, sur les itinéraires existants ou potentiels identifiés par les PCM et PiCM, et, pour le reste, sur les voiries communales aptes à accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions.

Ce travail a impliqué un contact suivi avec les administrations régionales et locales concernées ainsi qu'avec les associations spécialisées. En effet, aux différents niveaux administratifs, de nombreuses infrastructures existent ; une partie du travail consiste à les identifier et à en déterminer le potentiel d'utilisation en vue de les inclure dans la Schéma.

L'étude des différentes liaisons du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie a été confiée par le SPW, en juillet 2009 à un prestataire de services (une association momentanée entre les asbl Pro Velo et ICEDD, avec le GRACQ asbl et Agora comme sous-traitants) suite à un appel d'offre général. Cette étude s'est déroulée en quatre phases. Elle était encadrée par un Comité d'accompagnement composé de représentants des Ministres ayant en charge les Travaux publics, la Mobilité et les Pouvoirs locaux d'une part, et des Administrations de la DGO1, DGO2, DGO3, DGO4 et du CGT d'autre part.

- La première phase de l'étude a consisté en la définition d'un niveau de qualité de référence caractérisant le futur Réseau Wallonie Cyclable. Six critères ont été retenus :
  - o la sécurité (degré d'autonomie par rapport à la voirie et aménagements cyclables existants ou à prévoir)
  - o la praticabilité (qualité du revêtement)
  - o le confort (caractère agréable et sentiment de sécurité par rapport au trafic motorisé)
  - o la pente
  - o l'attrait paysager
  - o la minimisation du nombre de points dangereux.

Une grille d'analyse des itinéraires étudiés a été créée selon ces critères.

		<b>Sécurité</b>	<b>Praticabilité</b>	<b>Pente</b>
4	<b>Excellent</b>	- Voirie autonome - PCS séparée par une barrière physique - Piétonnier	Dur en très bon état	Plat (<3%)
3	<b>Bon</b>	- Voirie à trafic et vitesse faibles - Zone 30 ou équivalent - PC séparée sans barrière physique - PCS bidirectionnelle avec voiries latérales (d'où mauvaise visibilité) - PCS bidirectionnelle étroite mais croisement possible - Bon SUL - PCM appropriée	- Empierrement fin compacté - Dur en dégradation (trous, gravillon) - Pavés plats - Plaques de béton	Faux plat (3 – 5%) : - En montée: faux plat - En descente: léger pédalage
2	<b>Insuffisant</b>	- Voirie à trafic et vitesse modérés - PCS bidirectionnelle trop étroite pour pouvoir se croiser - SUL insuffisant (carrefour trop large, parking en épis, ...)	PRATICABLE mais difficile: - Chemin de terre - Gravier - Pavés ronds - Bande confort dégradée	5 – 8% : - En montée: essoufflement - En descente: freinage, pas de pédalage
1	<b>Mauvais</b>	- Route dédiée au trafic sans aménagement vélo spécifique - PCM dangereuse - Sens unique non ouvert aux cyclistes	NON praticable actuellement: - Terre - Sable - Broussaille	>8% : - En montée : difficile à "pied à terre" - En descente: freinage dès le début et tout le long

		<b>Paysage</b>	<b>Confort</b>	<b>Endroits dangereux</b>
4	<b>Excellent</b>	Très attrayant, diversifié, typique de la région	Autonome (ex: Ravel, chemin)	Les endroits dangereux (ponctuels) seront comptabilisés.
3	<b>Bon</b>	Agréable	Circulation peu dense qui ne présente pas de gêne, aucun poids lourds (ex: chemin de remembrement, route locale)	Ils correspondent à: - mauvaise visibilité
2	<b>Insuffisant</b>	Paysage monotone et/ou urbanisation hétéroclite ou lotissements	- En permanence gêné par la présence de voiture - Bruyant	- traversée dangereuse - carrefour dangereux - changement de direction
1	<b>Mauvais</b>	Constructions ou urbanisation inhospitalières et peu accueillantes	- Très Bruyant - Pollution gênante, odeurs - En permanence stressé par la présence de voiture	- ...

- La deuxième phase de l'étude a concerné la détermination physique du Réseau Walonie Cyclable, en définissant d'abord un pré-réseau théorique sur carte, sur base des infrastructures cyclables existantes et des critères définis durant la première phase. Un compromis a dû être trouvé entre un maillage de principe (relier les pôles prévus par le chemin le plus direct) et un maillage d'opportunité (utiliser au mieux les infrastructures disponibles rencontrant au mieux les critères précités).

Ce pré-réseau a été le fruit d'une concertation entre les cyclistes locaux (plus de 100 propositions formulées par les membres du GRACQ), les bureaux d'études, le comité d'accompagnement, l'asbl Chemins du Rail ainsi que les communes faisant l'objet d'un pôle du Schéma Directeur.

- La troisième phase a abouti à la définition d'un réseau définitif, né de la confrontation du pré-réseau aux réalités du terrain. Il a fait l'objet d'une validation *in situ*, et permet de

relier 77 pôles par 162 liaisons. Au total, cela représente environ 3.000 km d'itinéraires cyclables qui ont été parcourus, analysés et cartographiés.

Ce travail de terrain a permis de finaliser le projet de Schéma Directeur :

- en cotant et en pondérant les critères de qualité des différents tronçons des liaisons ;
- en adaptant le tracé des liaisons si nécessaire ;
- en signalant les « points noirs », endroits ponctuels où le cycliste est en danger.

Chacune des 162 liaisons a fait l'objet de deux cartes illustrant les critères de sécurité et de praticabilité d'une part, et la pente d'autre part. Un tableau reprenant la cote des critères de qualité pour chaque tronçon des 162 liaisons accompagne ces cartes. Il facilite leur interprétation.

À l'heure actuelle, 54 % de la longueur des tronçons du Schéma est utilisable au regard des critères de sécurité et de praticabilité. Une liaison du Schéma dont la praticabilité est bonne et la sécurité assurée sur l'ensemble de la liaison peut donc intégrer le Réseau Wallonie Cyclable et déjà recevoir une signalisation directionnelle. Les aménagements viendront au fur et à mesure améliorer la qualité du Réseau, et sa longueur globale accessible.

- Enfin, la quatrième et dernière phase a permis de déterminer des priorités d'intervention, en accord avec les lignes directrices définies pour le RAVeL. Sur base des variables de desserte des bassins de population importants et/ou d'un intérêt touristique majeur et cohérent (itinéraire européen longue distance EuroVélo (EV3 de Trondheim (Norvège) à st-Jacques de Compostelle, et EV5 de Londres à Brindisi), possibilité de boucles, zones de villégiature), les bureaux d'études ont proposé un classement des liaisons selon leur degré de priorité. Le comité d'accompagnement a sélectionné **27 liaisons prioritaires** présentées sur la carte ci-dessous. Ces liaisons ont fait l'objet de propositions théoriques d'aménagement. Une estimation budgétaire des interventions principales a été établie.

## Un outil de planification du Réseau Wallonie cyclable

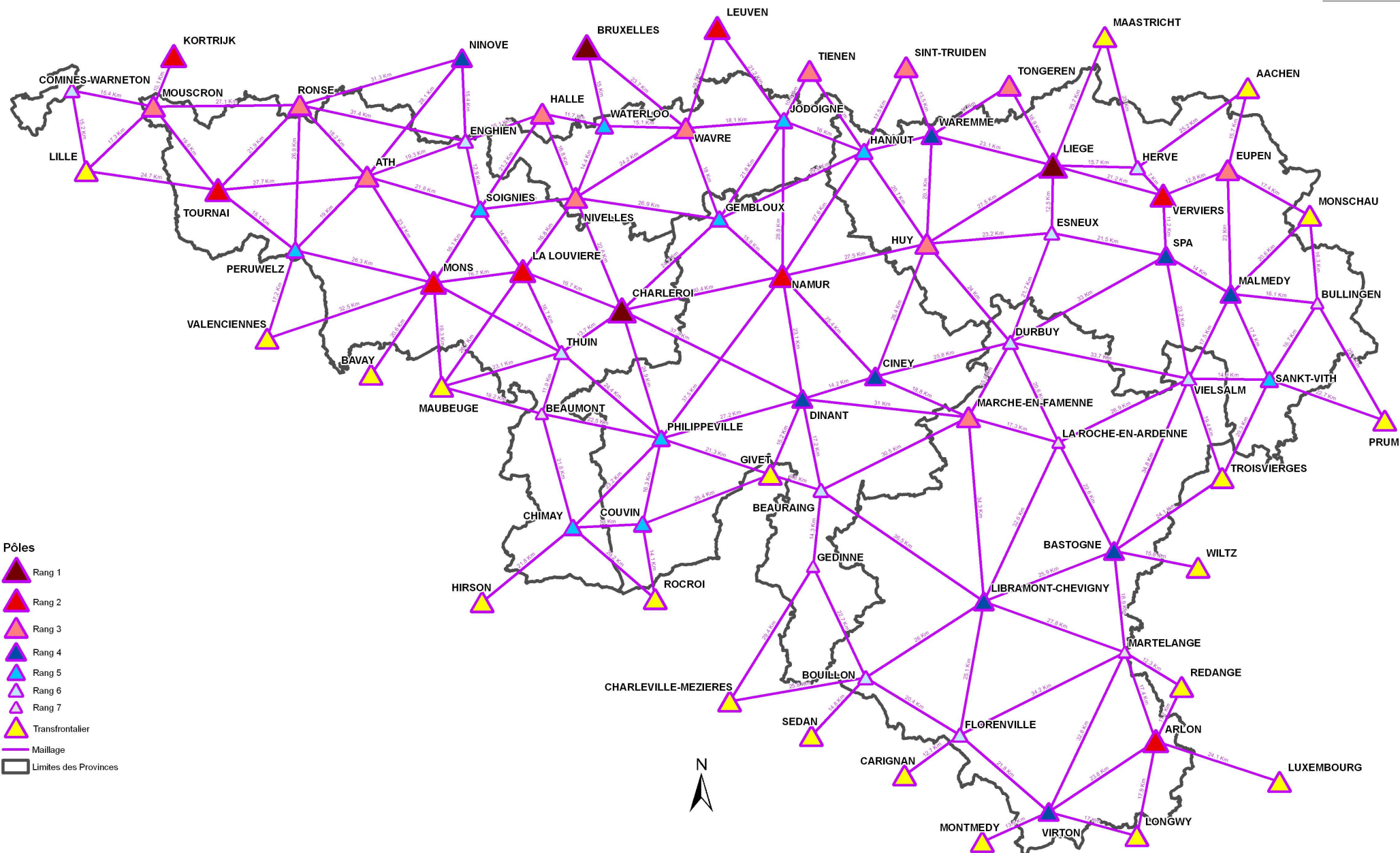
Un travail important de collaboration à différents niveaux a donc eu lieu, nécessitant la participation de divers interlocuteurs, en particulier de terrain, afin de proposer les liaisons les plus pertinentes et de contribuer à la définition de ce Réseau Wallonie Cyclable. La base de travail mise en place se veut évolutive, en fonction des connaissances de terrain des acteurs locaux et des opportunités d'aménagement qui se présenteront à l'avenir. À ce stade de la réflexion, la Région wallonne dispose désormais d'un outil de planification qui lui permet d'être proactive et ambitieuse quant aux infrastructures cyclables à développer durant les prochaines années sur son territoire.

Les communes seront directement impliquées en vue de faire évoluer les itinéraires, mettre en œuvre les chaînons manquants et valoriser ce Réseau Wallonie Cyclable traversant leur territoire et empruntant de nombreuses voiries communales. Ce Réseau global est la colonne vertébrale de tous les réseaux locaux. Il contribuera à améliorer la qualité de la mobilité et participera au développement touristique de la Wallonie, du niveau régional au niveau local.

En sa séance du 23 mars 2012, le Gouvernement a pris connaissance des résultats de l'étude d'un schéma directeur cyclable pour la Wallonie et a décidé de considérer les résultats de cette étude comme outil d'orientation du Réseau Wallonie Cyclable.

# Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage

Groupe de travail interadministratif "mobilité douce", juillet 2007



### Liaisons prioritaires

